50X1-HUM

Next 1 Page(s) In Document Denied

flugzeuge. In einer sinnvollen Standortver-teilung ist Dresden das neue Zentrum der Flugzeugindustrie der DDR geworden. Mehrere große Betriebe des neuen Industriezweigs arbeiten in anderen Teilen der DDR als Zulieferer für das Dresdener Werk. In einem Betrieb in Karl-Marx-Stadt werden

einem Betrieb in Karl-Marx-Stadt werden die Flugzeugmotoren hergestellt.

Die Stellung Dresdens als Zentrum der neuen deutschen Flugzeugindustrie wird noch dadurch unterstrichen, daß hier auch die wissenschaftlichen Forschungsstätten und Lehrstühle des Flugzeugbaus eingerichtet wurden. Die Technische Hochschule Dresden hat eine Fakultät für Luftfahrtwesen. In der Ingenieurschule Dresden für Flugzeugbau werden mehrere hundert Flugzeugingenieure und -konstrukteure ausgeugingenieure und -konstrukteure ausgebildet.

Die II.14 ist wohl ein in der DDR hergestellter, aber nicht hier entwickelter Typ. Es ist vielmehr der Nachbau der bekannten towjetischen Iljuschin 14, die heute fast die gesamten sowjetischen Fluglinien befliegt und sich seit Jahren ausgezeichnet bewährt hat. Die Sowjetunion hat uns sämtliche für

Sanitized Copy Approved for Release ahr abgenommen. Fur duktionsetappe sind 100 gesehen.

Neuer Industriezweig

Der rasche Start der v schen Flugzeugindustrie Leistung. Es ist wenig ü daß eine kleine Gruppe vo Flugzeugbaus in Dresden wurde. Aus diesem kleine überraschend kurzer Zeit Industriezweig geschaffen gann diese Gruppe in Arbeit, und am 1. Mai 1 Flugzeug über Dresden. I bestand vorwiegend aus führenden Flugzeugwerke Deutschland darunter auch der Chefkonstinktein im Dresdener Werkes, Josef Besinger

Die meisten dieser Gruppen gehörten zu den Spezialisten, die 1946 in die Sowyetunion gingen und dor im Fluzzughau weiterarbeiteten. Zu ihnen gehört auch der technische Direktor des Direktener Flugzeugwerkes, Fritz Freundel. Seit 1921

Freundel. Seit 1921
arbeitete er im Flugzeugbau als Konstrukteur. Er hat also eine
mehr als 30iährier Frfahrung auf diesen. Gebiet. "Wein die Akfahr
dimals auch etwas plötzlich kam", sagt mir Direktor Freundel lächelnd.
"so möchte ich diese Zeit
aus meinem Leben doch
nicht missen. Jeb brauchnicht missen. Ich brauch-te meine Arbeit im Flugzeugbau selbst nach dem Krieg nicht zu unterbre-chen und kam auf diese Weise nicht aus dem Tritt. Die jahrelangen Erfahrungen seiner Ar-beit in der Sowjetunion haben Direktor Freundel zu der Auffassung ge-bracht, daß der sowjetische Flugzeugbau heute an der Spitze in der Welt steht und in Kürze neue

sensationelle sowjetische Prototypen heraus-

sensationelle sowjetische Prototypen heraus-kommen werden.
Es ist eine Freude, zu sehen, mit welchem Elfer diese Spezialisten auf Grund ihrer neuesten technischen Erfahrungen aus der sowjetischen Zeit an den Neuaufbau einer deutschen Fiugzeugindustrie gehen, und wie es ihnen in kurzer Zeit gelungen ist, einen großen Kreis von Technikern und Spezial-arbeitern in den neuen Flugzeugwerken um



7 Moder des in Construktion potindi dem neuen vermotoliges Diservorkensflugreugs 152, das noch im zweiten Fühlgatigien in Serie gelien all

Light the grouper and the properties of the state of the



Das Innere der DDR-Flugmaschine IL 14. Die Sitze sind nicht nur reinander angeordnet, sondern zum Teil um Tische gruppiert

den Bau dieser Maschinen notwendigen den Bau dieser Maschinen notwendigen Unterlagen in großzügigster Weise zur Verfügung gestellt und uns damit die Möglichkeit gegeben, auch auf diesem Gebiet wieder auf die Beine zu kommen. Es wäre dennoch falsch, zu sagen, wir würden die IL 14 in Lizenz bauen, denn wir brauchen für diese Produktion nicht einen Pfennig Lizenzgebühren an die Sowjetunion zu zahlen. Innerhalb des sozialistischen Lagers si

g G

В ei w di



Diese moderne Passagiermaschine ist in der DDR hergestellt. Sie wurde aufgenommen auf dem werkeigenen Flugplatz Klotzsche bei Dresden

Am ersten Mai dieses Jahres flog die IL 14, das erste Flugzeug aus der DDR-Pro-duktion, über seine Vaterstadt Dresden. Groß war der Beifall der am höchsten Feiertag der Arbeit demonstrierenden Dresdener Werktätigen, die dem silbernen Vogel be-geistert zuwinkten. Groß war auch die Freude und der Stolz einer Gruppe deutscher Ingenieure und Konstrukteure, die das Flugzeug bei seiner Landung nach dem ersten gelungenen Probeflug begrüßten. Diese Verkehrsmaschine war das Symbol für einen ganz neuen Industriezweig, der in einer kurzen, aber äußerst intensiven Vorbereitungszeit aufgebaut wurde.

Landebahnen für Düsen¶ugzeuge

Die Fertigung dieser Flugzeuge erfolgt im Industriewerk Dresden, Das Werk hat in dem Dresdener Vorort Klotz-sche einen werkeigenen Flugplatz mit Startund Landebahnen für modernste Düsen-flugzeuge. In einer sinnvollen Standortverteilung ist Dresden das neue Zentrum der Flugzeugindustrie der DDR geworden. Mehrere große Betriebe des neuen Industriezweigs arbeiten in anderen Teilen der DDR als Zulieferer für das Dresdener Werk. In einem Betrieb in Karl-Marx-Stadt werden die Flugzeugmotoren hergestellt.

Die Stellung Dresdens als Zentrum de neuen deutschen Flugzeugindustrie wird noch dadurch unterstrichen, daß hier auch die wissenschaftlichen Forschungsstätten und Lehrstühle des Flugzeugbaus eingerichtet wurden. Die Technische Hochschule Dresden hat eine Fakultät für Luftfahrtwesen. In der Ingenieurschule Dresden für Flugzeugbau werden mehrere hundert Flugzeugingenieure und -konstrukteure ausge-

Die IL 14 ist wohl ein in der DDR hergestellter, aber nicht hier entwickelter Typ. Es ist vielmehr der Nachbau der bekannten sowjetischen Iljuschin 14, die heute fast die

stellen sich alle Länder die technischen Unterlagen ihrer Errungenschaften bereit-willigst umsonst und ohne Konkurrenz-gedanken zur Verfügung. Unrationelle Überschneldungen der Produktion werden durch die Abstimmungen der Fünfjahrpläne verhindert, die auch für den Flugzeugbau bestehen und sicherstellen, daß die CSR und Polen andere Flugzeugtypen bauen.

Die in Dresden hergestellten Flugzeuge werden bei der Luftmansa in Dienst gestellt, die in absehbarer Zeit vorwiegend, wenn nicht vollständig mit den Maschinen der Dresdener Produktion ausgestattet sein wird, Die zur Zeit im Betrieb der Lufthansa befindlichen Maschinen sind noch aus-schließlich aus sowjetischer Produktion, Die erste Maschine eigener Produktion wird jedoch in Kürze in den Dienst der Lufthans gestellt. Weitere Maschinen sind bereits fertiggestellt und werden noch in diesem Jahr abgenommen. Für die nächste Pro-duktionsetappe sind 100 Maschinen vor-

Neuer Industriezweig entstand

Der rasche Start der volkseigenen deutschen Flugzeugindustrie ist eine große Leistung. Es ist wenig über ein Jahr her, daß eine kleine Gruppe von Fachkräften des Tilgzeugbaus in Dresden zusammengerufen wurde. Aus diesem kleinen Kern wurde in überraschend kurzer Zeit ein neuer großer Industriezweig geschaffen. Im Mai 1955 be-gann diese Gruppe in Dresden mit der Arbeit, und am 1. Mai 1956 flog das erste Flugzeug über Dresden. Diese erste Gruppe bestand vorwiegend aus Spezialisten der führenden Flugzeugwerke Deutschlands, darunter auch der Chefkonstrukteur des Dresdener Werkes, Josef Besinger.

Die meisten dieser Gruppen gehörten zu den Spezialisten, die 1946 in die Sowjet-union gingen und dort im Flugzeugbau

sich zu sammeln und mit demselben Aufbaueifer zu beseelen. Für junge Menschen, die Interesse haben im Flugzeugbau, der so ungeahnte Perspektiven hat, zu arbeiten, ergeben sich in Dresden besonders große

Chancen. Besinger und Freundel sind als Verdiente Aktivisten zum 13. Oktober vor-

geschlagen. Natürlich ist es nicht das Ziel unserer neuen Flugzeugindustrie, auf die Dauer sowjetische Modelle nachzubauen. Das ist nur der erste Anfang, um überhaupt in die Produktion hereinzukommen. Unsere Konstrukteure haben nicht nur mit der Ent-wicklung eigener Modelle angefangen, son-dern man kann sagen, daß diese Entwick-lung der ersten eigenen Düsenflugzeuge einen guten Stand erreicht hat. Es handelt sich um goße Passagier-Düsen-flugzeuge mit vier Düsentriebwerken mit der Typenbezeichnung 152. Diese Lang-strecken-Passagierflugzeuge mit rund 50 Sitzplätzen sollen noch im zweiten Filnf-Sitzpiazeri soiner iton im Zweiteri zu-jahrplan in die Serie gehen und von un-serer Luftharsa in Dienst gestellt werden. Außerdem sind diese modernen Maschinen für den Export vorgesehen. Mit der erfolg-reichen Erprobung dieser Flugzeuge einer vollkommenen eigenen Entwicklung wer-den wir den Anschluß

an das Weltniveau auch im Flugzeugbau erreicht

haben.

Man könnte die Frage
stellen, ob es richtig ist,
im jetzigen Stadium
unserer Wirtschaftsentwicklung in der DDR so
große Investitionen für Flugzeugbau zu en. In Deutschden Flugzeugbau zu machen. In Deutsch-land hat der Flugzeugbau

nd hat der kind die hohe u durch die hohe Qualitätsarbeit eine Pradition, die große Tradition, die aufzunehmen sich Hunderte und Tausende beiter und Techniker des alten Stammes seit Jahren wünschen. Ihr Wunsch ist nun in Er-Wunsch ist nun füllung gegangen, aber er war sicht allein

er war sicht allein Flugzeuge gehören ausschlaggebend. er war "icht allein ausschlaggebeite. Flugzeuge gehören zu den arbeits-intensivsten Maschinen, die hohe Export-erlöse bringen. Da die importabhän-gige DDR ununterbrochen nach neuen Exportgütern suchen muß, um den Lebenseint es volkswirtschaftlich richtig, diese standard zu halten und zu verbes

dieses Geld bauen können, aber das wäre kurzsichtig geweien, denn wir brauchen viel mehr, und mit den Erlösen der Flug-zeugindustrie werden wir in einigen Jahren Hunderte Kinos bauen können. Wir sind eben noch in der Lage eines jungen Unter-nehmens, dessen Besitzer in den Betrieb noch etwas hineinstecken müssen. Schon für den zweiten Fünfjahrplan hat sich der junge Industriezweig zum Ziel gesetzt, die Rentabilität zu erreichen.

Weiter als Westdeutschland

Westdeutschland ist noch nicht soweit Verkehrsmaschinen zu bauen, und es liegen auch keine Anzeichen dafür vor, daß es in absehbarer Zeit dazu in der Lage sein wird, Durch die Unterstützung der Sowjetunion konnten wir eine zukunftsreiche Pro-duktion für die Zivilluftfahrt beginnen. Mit duktion für die Zivilluftaarr beginnen. Mit den Maschinen, die wir bauen, können keine Städte zerstört werden, sie können und sollen nur dem friedlichen Verkehr dienen. Es ist bezeichnend, daß auch hier die westdeutsche Produktion sich nur im Rahmen des NATO-Programms bewegen und keine friedlichen Perspektiven entwik-keln kann. Ohne Zweifel hat die westund keine friedlichen Perspektiven entwin-keln kann. Ohne Zweifel hat die west-deutsche Wirtschaft in ihrer Hochkonjunk-tur das Kapital, auch eine ziville Flugzeug-mdustrie aufzubauen. Tatsache ist, jedoch, und das allein entscheidet, daß sie dieser-Kapital nicht für diesen friedlichen Zweif-kenten zu gendern mit NATO-Zielsstzung. sondern mit NATO-Zielsetzung Kampffluzeuge baut. Man braucht sich nur die westdeutschen Zeitungen anzusehen,



Ein Modell des in Konstruktion befindlichen neuen viermotorigen Düsenverkehrsflugzeugs 152, das noch im zweiten Fünfjahrplan in Serie gehen soll

wo genügend neue Jäger- und Bomber-Typen abgebildet sind, aber keine Verkehrsmaschinen. Daß wir im Flugzeugbau nicht nur in der friedlichen Zielsetzung, sondern nur in der friedlichen Zielsetzung, sondern auch im Aufbau der Luftfahrtindustrie weiter sind als in Westdeutschland und alle Aussicht haben, diesen Vorsprung zu halten, wenn wir so weitermachen wie ble-